

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI  
(c) 2005 Thomson Derwent. All rts. reserv.

013799286 \*\*Image available\*\*

WPI Acc No: 2001-283498/200130

XPX Acc No: N01-202106

**Vehicle engine, gearbox control involves deriving torque demand affecting injection from synchronization torque demand, ignition-affecting torque from revolution rate characteristic**

Patent Assignee: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (BAYM )

Inventor: KRENN H; WOLF L

Number of Countries: 027 Number of Patents: 004

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
-----------	------	------	-------------	------	------	------

EP 1078804	A2	20010228	EP 2000114599	A	20000707	200130 B
------------	----	----------	---------------	---	----------	----------

DE 19940703	C1	20010510	DE 1040703	A	19990827	200130
-------------	----	----------	------------	---	----------	--------

JP 2001088581	A	20010403	JP 2000249977	A	20000821	200135
---------------	---	----------	---------------	---	----------	--------

US 6360154	B1	20020319	US 2000649219	A	20000828	200224
------------	----	----------	---------------	---	----------	--------

Priority Applications (No Type Date): DE 1040703 A 19990827

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan	Pg	Main IPC	Filing Notes
-----------	------	-----	----	----------	--------------

EP 1078804	A2	G	16	B60K-041/06	
------------	----	---	----	-------------	--

Designated States (Regional): AL AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT

LI LT LU LV MC MK NL PT RO SE SI

DE 19940703	C1	B60K-041/04
-------------	----	-------------

JP 2001088581	A	12 B60K-041/06
---------------	---	----------------

US 6360154	B1	B60K-041/04
------------	----	-------------

Abstract (Basic): EP 1078804 A2

NOVELTY - The method involves specifying a desired gearbox output torque, which is achieved outside a gear change by computing injection and/or ignition output torques from the gear ratio and output torque and during a gear change by computing a synchronization engine torque demand (MINDSYNC). The torque demand (MINDACC) acting on the injection is derived from the synchronization torque demand and the ignition-affecting torque demand (MINDGSZF) from a revolution rate characteristic.

DETAILED DESCRIPTION - An INDEPENDENT CLAIM is also included for an arrangement for controlling the engine and gearbox in a motor vehicle.

USE - For controlling the engine and gearbox in a motor vehicle.

ADVANTAGE - Enables control of a vehicle with a discontinuous automatic gearbox such that no irregularities in the drive torque variation occur as a result of gear changes.

DESCRIPTION OF DRAWING(S) - The drawing shows a schematic block diagram representation of a torque structure for vehicle engine and gearbox control. (Drawing includes non-English text).

synchronization engine torque demand (MINDSYNC)

torque demand affecting injection (MINDACC)

ignition-affecting torque demand (MINDGSZF)

pp; 16 DwgNo 1/7

Title Terms: VEHICLE; ENGINE; GEAR; CONTROL; DERIVATIVE; TORQUE; DEMAND; AFFECT; INJECTION; TORQUE; DEMAND; IGNITION; AFFECT; TORQUE; REVOLUTION; RATE; CHARACTERISTIC

Derwent Class: Q13; Q52; X22

International Patent Class (Main): B60K-041/04; B60K-041/06

International Patent Class (Additional): B60K-041/00; B60K-041/08;  
F02D-011/10; F02D-029/00; F16H-059-18; F16H-059-44; F16H-061/04  
File Segment: EPI; EngPI  
Manual Codes (EPI/S-X): X22-A03D; X22-A03F; X22-G01  
?



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑫ Patentschrift  
⑩ DE 199 40 703 C 1

⑤① Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 60 K 41/04**  
B 60 K 41/08

⑦① Aktenzeichen: 199 40 703.7-51  
⑦② Anmeldetag: 27. 8. 1999  
⑦③ Offenlegungstag: -  
⑦④ Veröffentlichungstag  
der Patenterteilung: 10. 5. 2001

DE 199 40 703 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ Patentinhaber:

Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München,  
DE

⑦② Erfinder:

Wolf, Lothar, 81539 München, DE; Krenn, Helmut,  
81927 München, DE

⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
gezogene Druckschriften:

DE 197 03 863 A1  
DE 196 25 936 A1  
DE 43 27 906 A1  
DE 43 09 903 A1  
US 48 93 526

DE-Z.: VDI-Z., Spezial "Antriebstechnik",  
Nr.134, März 1992, S.26-49;

⑤④ Verfahren und Vorrichtung zur Motor- und Getriebesteuerung bei einem Kraftfahrzeug

⑤⑦ Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Motor- und Getriebesteuerung bei einem Kraftfahrzeug mit einem Verbrennungsmotor, der von einer Motorsteuerung gesteuert wird, und einem Stufenautomatikgetriebe, das von einer Getriebesteuerung gesteuert wird. Ein gewünschtes Getriebeabtriebsmoment wird dadurch realisiert, daß außerhalb eines Schaltvorganges des Stufenautomatikgetriebes zumindest die Getriebeübersetzung erfaßt wird, eine auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe (M\_IND\_ACC) und/oder eine auf Zündung wirkende Motormomentenvorgabe (M\_IND\_GS) zumindest aus der Getriebeübersetzung und dem Getriebeabtriebsmoment berechnet werden und diese Größen an die Motorsteuerung, die zumindest in Abhängigkeit von diesen Größen die Befüllung und die Zündung des Verbrennungsmotors steuert, weitergeleitet werden, und während des Schaltvorganges eine Synchronisations-Motormomentenvorgabe (M\_IND\_SYNC) berechnet wird, welches das zum Zeitpunkt nach dem Schaltvorgang erforderliche Motormoment angibt, die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe (M\_IND\_ACC) während des Schaltvorganges zumindest aus der Synchronisationsmomentenvorgabe berechnet wird, die auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe (M\_IND\_GS, M\_IND\_GSZF) derart bestimmt wird, daß ein vorgegebener und von der Übersetzungsänderung bei der Schaltung des Getriebes abhängiger Drehzahlverlauf eingeregelt wird, das vom Motor realisierbare Motormoment (M\_IND) bestimmt wird und daß in Abhängigkeit des ...

DE 199 40 703 C 1



## Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Motor- und Getriebesteuerung gemäß den Oberbegriffen der Ansprüche 1 bzw. 8.

Bei Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor wird der Drehzahl- und Drehmomentbereich des Motors durch ein Getriebe auf den Drehzahl- und Drehmomentbereich an den Rädern abgebildet.

Bei älteren Fahrzeugen ist dabei ein Fahrpedal mechanisch direkt mit der Drosselklappe eines Fahrzeugs gekoppelt, so daß sich ein entsprechend der Betätigung des Fahrpedals bestimmtes Motormoment einstellt. Dieses wird entsprechend der Getriebeübersetzung an die Antriebsräder übertragen. Beim Einsatz eines Stufenautomatikgetriebes zwischen dem Antriebsmotor und den Antriebsrädern ergibt sich bei dieser Ausführungsform ein aus den Schaltvorgängen resultierender stufenförmiger Verlauf des Getriebeabtriebsmomentes.

Es ist aber auch bekannt, das Fahrpedal mechanisch von der Drosselklappe zu entkoppeln. In der US 4,893,526 beispielsweise wird aus der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit und der Stellung des von einem Fahrer betätigten Fahrpedals ein Sollwert für ein Getriebeausgangsmoment bestimmt. Dabei gibt somit die Fahrpedalstellung nicht direkt das Motorausgangsmoment an, sondern bestimmt letztlich ein Vortriebsmoment an den Rädern, welches direkt von dem Getriebeausgangs-Sollmoment abhängt.

Gemäß der US 4,893,526 wird in Abhängigkeit von diesem Getriebeausgangsmoment eine Soll-Motordrehzahl bestimmt, die durch die Verstellung eines kontinuierlich verstellbaren Fahrzeuggetriebes eingestellt wird. Der Motor und das Getriebe werden dabei von einer Motorsteuerung bzw. einer Getriebesteuerung betrieben.

Aus der VDI-Zeitschrift, Spezial "Antriebstechnik", NR 134, März 1992, S. 26-49 ist eine Steuerung bekannt, die eine gewünschte Motordrehzahl abhängig vom Drosselklappenwinkel ermittelt und diese ebenfalls durch Verstellung eines kontinuierlich verstellbaren Getriebes einregelt.

In der DE 196 25 936 A1 ist ein System zur Einstellung einer Getriebeübersetzung beschrieben, bei dem zunächst eine Soll-drehzahl des Motor bestimmt wird und abhängig von dieser Soll-drehzahl die Übersetzung des Getriebes geregelt wird. Dabei wird wenigstens eine die Fahrsituation und/oder den Fahrzeugzustand beeinflussende oder repräsentierende Größe ermittelt und die Bestimmung der Soll-drehzahl des Motors in Abhängigkeit von dieser Größe durchgeführt.

Aus der DE 197 03 863 A1 ist ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Steuerung des Antriebsstranges eines Fahrzeugs bekannt. Während des Fahrbetriebes wird ein Sollwert für das Antriebsmoment des Fahrzeugs beziehungsweise für das Getriebeausgangsmoment vorgegeben. Die unterschiedlichen Betriebspunkte des Antriebsstranges sind durch wenigstens unterschiedliche Ausgangsmomente der Antriebseinheit und Drehzahlübersetzungen gekennzeichnet. Während des Fahrbetriebes werden dann für mögliche Betriebspunkte Bewertungsgrößen ermittelt. Durch ein Optimierungsverfahren wird basierend darauf ein optimaler Betriebspunkt gewählt und die dazugehörigen Einstellungen am Getriebe vorgenommen. Alternativ zur Einstellung der Getriebeübersetzung kann auch die zu dem ausgewählten Betriebspunkt gehörende Ausgangsdrehzahl der Antriebseinheit durch eine Änderung der Getriebeübersetzung eingestellt werden.

In der DE 43 09 903 A1 ist ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Steuerung eines Antriebsmomentes eines Fahrzeugs mit Steuermitteln zur Einstellung eines Übersetzungsverhältnisses zwischen Motor und Radantrieb sowie mit ei-

ner Steuerung des vom Motor abgegebenen Moments beschrieben. Dabei wird auf der Basis des Fahrerwunsches ein gewünschtes Antriebsmoment vorgegeben und durch eine Stellung des Motormoments unter Berücksichtigung der Übersetzungsverhältnisse bereitgestellt. Bei einer Änderung der Einstellung der Übersetzungsverhältnisse wird das Motormoment derart beeinflusst, daß die Motordrehzahl von einem ersten auf einen zweiten Wert geregelt eingestellt wird, wobei der zweite Wert abhängig vom Abtriebsmomentsollwert und von der Antriebsdrehzahl bestimmt wird.

Allen vorgenannten technischen Lehren ist zuzugewenden, daß sie eine Motorsolldrehzahl über eine Getriebeabregelung einstellen. Damit ist es möglich, stetige Radmomentenverläufe (z. B. hyperbelförmige Verläufe gleicher Abtriebsleistung) zu realisieren. Bei Stufenautomatikgetrieben ist eine solche Regelungsweise aufgrund der diskreten Übersetzungsänderungen nicht ohne weiteres möglich.

Allerdings wird auch bei Stufenautomatikgetrieben eine Regelung in der Weise angestrebt, daß sich neben weiteren Auslegungsformen das Radantriebsmoment (Radmoment) bei konstanter Fahrpedalstellung stetig (kontinuierlich) über der Fahrzeuggeschwindigkeit ändern läßt. Dieser Zusammenhang ist in Fig. 7 dargestellt. Dabei geben die schwarz gestrichelt dargestellten Linien den Zusammenhang zwischen der Fahrgeschwindigkeit und dem Radmoment bei jeweils fest eingestellter Übersetzung (1. Gang-5. Gang) und maximalem Fahrpedalwinkel (Motorvollast) wieder. Die schwarze durchgezogene Linie gibt den Radmomentverlauf bei Verwendung eines Stufenautomatikgetriebes mit herkömmlicher Steuerung bei Teil-Fahrpedalstellung (Motorteillast) an. Die schwarze dicke Linie gibt die physikalisch maximale Grenzkurve bei Entkopplung der Drosselklappe (Motorvollast) von der Fahrpedalstellung (Teil-Fahrpedalstellung) an. Mit der hyperbelartigen grauen, durchgezogenen Linie ist ein Radmoment/Fahrzeuggeschwindigkeits-Verlauf für Teil-Fahrpedalstellung dargestellt, wie er aus Fahrbarkeits- und Fahrleistungsgründen angestrebt wird (Soll-Verlauf). Ein solcher Verlauf stellt einen kontinuierlichen Zugkraft-Verlauf dar, bei dem ungeachtet der Schaltvorgänge im wesentlichen keine Unstetigkeiten im Abtriebsmomentenverlauf auftreten.

Ziel der vorliegenden Erfindung ist es, ein solches Verhalten auch mit Stufenautomatikgetrieben nachzubilden.

Ein weiteres Ziel ist es, jeglichen gewünschten Radmomenten- bzw. Getriebeabtriebsmomentenverlauf abweichend von der Hyperbelform ohne Unstetigkeiten zu realisieren. Es wird besonders angemerkt, daß sich die Radmomente und das Getriebeantriebsmoment - abgesehen von einem Übersetzungsfaktor - im wesentlichen entsprechen.

Die vorgenannten Aufgaben werden verfahrensmäßig durch die im Anspruch 1 und vorrichtungsmäßig durch die im Anspruch 8 enthaltenen Merkmale gelöst.

Mit der vorliegenden Erfindung wird ein auf einer Momentenkoordination basierendes Antriebsmanagement realisiert. Ein vom Fahrer gewünschtes Moment der Antriebsräder (Radmoment bzw. Getriebeabtriebsmoment) wird realisiert, indem daraus sowohl während als auch außerhalb einer Schaltung des Stufenautomatikgetriebes Soll-Motormomente also Motormomentenvorgaben, nämlich auf die Befüllung und die Zündung wirkende Soll-Motormomentenvorgaben, errechnet werden. Diese Soll-Motormomente bzw. Soll-Motormomentenvorgaben werden von der Gesamtheit aus Momentenkoordinator, Motorsteuerung und Getriebeabregelung berechnet und im Rahmen der physikalischen Grenzen umgesetzt. Aus dem vom Motor im Rahmen der physikalischen Grenzen tatsächlich realisiertem Moment wird das tatsächliche Getriebeabtriebsmoment ermittelt. Durch die permanente Realisierung dieses Getriebeab-



triebsmoments, auch während Schaltvorgängen, werden Unstetigkeiten prinzipiell vermieden.

Außerhalb des Schaltvorganges des Stufenautomatikgetriebes wird dies dadurch erreicht, daß zumindest in Abhängigkeit von der Getriebeübersetzung und dem vorgegebenen Getriebeabtriebsmoment eine auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_ACC$  und/oder ein auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_GS$  berechnet werden. Damit soll ein bestimmtes Motormoment erreicht werden, welches unter Zwischenschaltung der bekannten Übersetzung gerade das vorgegebene Getriebeabtriebsmoment ergibt. Die Motormomentenvorgaben  $M\_IND\_ACC$  und  $M\_IND\_GS$  werden an die Motorsteuerung abgegeben und von dieser über die Steuerung der Befüllung und der Zündung realisiert. Dabei werden bei der Berechnung bzw. Umsetzung der Motormomente in den Steuerungen (Motorsteuerung und Getriebesteuerung) evtl. noch andere Parameter miteinbezogen.

Innerhalb der physikalischen Grenzen des Motors wird die Momentenvorgabe generell erfüllt; das Getriebeabtriebsmoment somit außerhalb von Schaltvorgängen eingestellt. Kann der Motor die Momentenvorgabe nicht erfüllen, ergibt sich ein von der Vorgabe abweichendes Getriebeabtriebs- bzw. Radmoment, das sich aus dem realisierbaren Motormoment  $M\_IND$  und den entsprechenden Übersetzungen ergibt.

Während des Schaltvorganges des Stufenautomatikgetriebes erfolgt die Realisierung des Getriebeabtriebsmomentes im wesentlichen über ein im Stufenautomatikgetriebe vorgesehenes Reibelement. Entsprechend der für das Reibelement gewählten Stellgröße wird ein bestimmtes Moment übertragen. Daher wird die Stellgröße während des Schaltvorganges gerade so eingestellt, daß das gewünschte Getriebeabtriebsmoment gemäß einer wählbaren Übergangsfunktion erzielt wird.

Problematisch kann hierbei jedoch die Belastung des Reibelementes durch die über den Schlupf erzeugte Reibleistung während Schaltvorgängen sein. Zur Erhöhung der Lebensdauer des Reibelementes ist es daher ratsam die Reibleistung innerhalb eines vorgegebenen Niveaus zu halten. Eine solche Regelung ist bereits prinzipiell in der DE 43 27 906 A1 beschrieben, bei der zur Reduzierung des Motordrehmomentes entweder eine Zündverstellung und/oder eine Verstellung der Befüllung beschreibt. Mit einer solchen Einflußnahme kann der Motor auf einen vorgegebenen Drehzahlverlauf eingeregelt werden.

Die Motormomentenvorgaben werden daher in der Form koordiniert, daß zunächst ein Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$  errechnet wird, welches das zum Zeitpunkt nach dem Schaltvorgang erforderliche Motormoment angibt. Das auf die Füllung wirkende Moment  $M\_IND\_ACC$  wird zumindest aus dem Synchronisations-Motormoment berechnet und das auf die Zündung wirkende Motormoment  $M\_IND\_GS$  wird derart bestimmt, daß ein vorgegebener und vom Übersetzungssprung bei der Schaltung des Getriebes abhängiger Drehzahlverlauf einregelbar ist. Außerhalb des Schlupfzustandes bleibt das Reibelement das Getriebeabtriebs- bzw. Radmoment vorzugsweise von Vorhalten des auf die Füllung wirkenden Momentes  $M\_IND\_ACC$  unbeeinflusst bleibt.

Dabei ist es möglich, daß der Motor das angeforderte Motormoment  $M\_IND\_ACC$  nicht erbringen kann. Zur Lösung dieser Problematik wird vorliegend eine Ausgestaltung derart vorgeschlagen, daß während des Schaltvorganges die Vorgaben an die Motorsteuerung entsprechend der Sollvorgabe des Getriebeabtriebsmoments erfolgen, dagegen das Reibelement unter Berücksichtigung des vom Motor realisierbaren Motormomentes eingestellt wird. Voraussetzung

hierfür ist, daß das vom Motor realisierbare Motormoment  $M\_IND$  von einem Motormodell bestimmt wird, welches zusammen mit dem Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$  zur Berechnung des Getriebeabtriebsmomentes während Schaltvorgängen und damit der einzustellenden Reibelement-Stellgröße dient.

Insgesamt ist mit dem obigen Verfahren eine Momenten-Koordination möglich, die es bei einem Stufenautomatikgetriebe sowohl während als auch außerhalb eines Schaltvorganges ermöglicht, beispielsweise ein von einem Fahrpedalinterpret vorgegebene, über der Fahrzeuggeschwindigkeit hyperbelastig verlaufende Getriebeabtriebsmoment kontinuierlich zu realisieren. Damit können Momentenunstetigkeiten vermieden und eine Zugkraftneutralität im wesentlichen gewährleistet werden.

Beim Schaltvorgang kann man nochmals zwischen Hoch- und Rückschaltung unterscheiden und entsprechend abgestimmte Ausführungsformen der Erfindung definieren.

Bei einem Hochschaltvorgang wird das auf die Füllung wirkende Motormoment  $M\_IND\_ACC$  zu Beginn des Schaltvorganges vorzugsweise auf den nach dem Schaltvorgang erforderlichen Synchronisations-Motormomentenwert  $M\_IND\_SYNC$  gebracht. Damit steht zumindest im Teilastbetrieb während des Schaltvorganges ein ausreichendes, über die Befüllung bereitgestelltes Motormomentenpotential zur Verfügung. Die Einregelung des Motormomentes in der Weise, daß eine bestimmte, vom Übersetzungswechsel bestimmte Drehzahlkurve durchfahren wird und vorzugsweise außerhalb des Schlupfzustandes des Reibelementes das Getriebeabtriebs- bzw. Radmoment von Vorhalten des auf die Füllung wirkenden Momentes  $M\_IND\_ACC$  unbeeinflusst bleibt, wird mittels der Veränderung des auf die Zündung wirkenden Motormoment  $M\_IND\_GS$  durchgeführt. Dieses Motormoment kann von der Getriebesteuerung berechnet und an den Motorkoordinator oder direkt an die Motorsteuerung abgegeben werden.

Bei einem Rückschaltvorgang ergibt sich das Problem, daß während des Schaltvorganges, beispielsweise für den Motorhochlauf, ein größeres Motormoment zur Verfügung gestellt werden muß, als nach der Schaltung in Form des Synchronisationsmomentes benötigt wird. Würde bei einer Rückschaltung wie bei einer Hochschaltung das auf die Füllung wirkende Motormoment  $M\_IND\_ACC$  auf den erforderlichen Motormomentenwert nach der Schaltung  $M\_IND\_SYNC$  eingestellt, so würde der Motor nicht das notwendige Aktionsmoment aufbauen können, um über die Zündung die Drehzahl in den Synchronisationspunkt zu bewegen.

Als Folge davon müßte das Reibelementmoment reduziert werden, um den erforderlichen Motorhochlauf zu realisieren. Damit könnte kein zugkraftneutraler Abtriebsverlauf erreicht werden.

Zur Vermeidung dieses Effekts wird gemäß einer weiteren Ausführungsform der Erfindung beim Rückschaltvorgang das auf die Befüllung wirkende Motormoment  $M\_IND\_ACC$  auf einen ausreichenden Wert gebracht. Dazu berechnet man ein Vorhaltmoment, das man zu dem Synchronisationsmoment  $M\_IND\_SYNC$  hinzuaddiert. Insbesondere berücksichtigt man bei dem Vorhaltmoment das zur Drehzahlerhöhung des Motors benötigte Moment. Nach dem Schaltvorgang wird die auf die Befüllung wirkende Motormoment  $M\_IND\_ACC$  wieder dem Synchronisationsmoment  $M\_IND\_SYNC$  gleichgesetzt.

Die Führung des Motors auf einem vorgegebenen Verlauf in den Synchronpunkt, bzw. außerhalb des Schlupfzustandes des Reibelementes die Nichtbeeinflussung des Getriebeabtriebs- bzw. Radmoment durch Vorhalte des auf die Füllung wirkenden Momentes  $M\_IND\_ACC$ , erfolgt über die Ein-



stellung der Größe  $M_{IND\_GS}$ .

Infolge physikalischer Grenzen des Motormomentes kann es prinzipbedingt vorkommen, daß das vom Motor über die oben genannten Motormomente  $M_{IND\_ACC}$  und  $M_{IND\_GS}$  geforderte Motormoment nicht erreicht wird. In diesem Fall ist es nicht sinnvoll (Hochschaltung) bzw. möglich (Rückschaltung), am Getriebeausgang das gewünschte Abtriebsmoment einzustellen. Dies bedeutet, daß man dann die Reibelement-Steuerung bzw. -Regelung während Schaltungen nach korrigierten Vorgaben abwickeln muß, wenn der Motor nicht das gewünschte Moment liefern kann. Wichtig dabei ist, daß man das vom Motor realisierbare Moment, dies ist das unter den aktuellen Rahmenbedingungen über die Befüllung einstellbare Moment, kennt. Das tatsächlich vom Motor realisierbare Moment kann aus einem Motormodell errechnet werden.

Ist gemäß einer Ausführungsform das vom Motor tatsächlich realisierbare Moment kleiner als das Synchron-Motormoment, so wird aus dem Synchron-Motormoment ein resultierendes Synchron-Getriebeabtriebsmoment berechnet und eine Übergangsfunktion ausgehend von dem Getriebeabtriebsmoment vor der Schaltung generiert, die die korrigierte Vorgabe für die Reibelement-Ansteuerung bzw. -Regelung während des Schaltvorganges darstellt (korrigierter Soll-Abtriebsmomentenverlauf).

Gemäß einer weiteren Ausführungsform der Erfindung wird aus dem tatsächlich realisierbaren Motormoment  $M_{IND}$  und dem Zeitverhalten des Motors das Füllungs-Ist-Motormoment  $M_{IND\_MOT}$  berechnet.

Ein Vergleich mit einem Motormoment  $M_{IND\_AKT}$ , das auf Basis der aktuellen Drehzahlübersetzung des Getriebes auch während Übersetzungswechsellvorgängen das erforderliche Motormoment repräsentiert, ergibt eine Reserve-Motormoment  $M_{IND\_RES}$ . Dieses Reserve-Motormoment gibt das vorhandene Motorpotential zur Realisierung der Drehzahlvorgaben während Schaltvorgängen an. Es dient zum einen zur Berechnung einer Größe  $M_{IND\_GSZF}$ , die wiederum die auf die Zündung wirkende Motormomentengröße  $M_{IND\_GS}$  im wesentlichen bestimmt. Die Größe  $M_{IND\_GSZF}$  kann an den Motormomentenkoordinator oder direkt an die Motorsteuerung abgegeben werden.

Andererseits dient das Reserve-Motormoment zur Beurteilung, ob in die Reibelement-Steuerung bzw. -Regelung eingegriffen werden muß. Bei einem Motorpotential, welches unter den vorgegebenen Schaltbedingungen zur Einhaltung des vorgegebenen Drehzahlverlaufs nicht ausreicht, wird das Reibelement des Stufenautomatikgetriebes derart eingestellt, daß von dem korrigierten Soll-Abtriebsmomentenverlauf abgewichen wird und sich somit der geforderte Drehzahlverlauf einstellt.

Eine konkrete Ausführungsform der Erfindung wird anhand der beiliegenden Zeichnungen näher erläutert. Die Zeichnungen zeigen in

Fig. 1 ein schematisches Blockschaltbild einer Momentenstruktur bei einem erfindungsgemäßen Verfahren,

Fig. 2a und 2b Diagramme, welche die Schaltabläufe bei einer Hochschaltung gemäß dem erfindungsgemäßen Verfahren verdeutlichen,

Fig. 3a und 3b Diagramme, welche die Schaltabläufe bei einem Rückschaltvorgang gemäß dem erfindungsgemäßen Verfahren darstellen,

Fig. 4 ein Diagramm das demjenigen in den Fig. 2 entspricht, wobei zusätzlich das auf die Zündung wirkende Motormoment eingezeichnet ist,

Fig. 5a und 5b Diagramme, die denjenigen in den Fig. 3 entsprechen, wobei ebenfalls das auf die Zündung wirkende Motormoment eingezeichnet ist,

Fig. 6 eine schematische Darstellung einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens ist und

Fig. 7 ein Diagramm ist, welches Zusammenhänge zwischen Radmomenten und Fahrzeuggeschwindigkeiten bei verschiedenen Übersetzungen und konstanter Fahrpedalstellung angibt.

Fig. 6 zeigt eine schematische Abbildung einer Ausführungsform der vorliegenden Erfindung. Von einem elektrischen Fahrpedal 110 wird entsprechend seiner Fahrstellung ein Signal erzeugt und an einen Fahrpedalinterpret 112 weitergegeben. Der Fahrpedalinterpret 112 erhält zudem ein Signal von einem Geschwindigkeitsgeber 114 und erzeugt unter Berücksichtigung dieser beiden Signale und dem in seinem Speicher abgelegten Zusammenhang zwischen diesen beiden Größen ein Radmoment. Natürlich können auch noch andere Parameter bei der Erzeugung des Radmomentes berücksichtigt werden.

Ferner ist es auch möglich, in besonderen Fahrsituationen, das vom Fahrpedalinterpret 112 stammende Signal zu überschreiben und von anderen Systemen ein anderes Radmoment vorzugeben. In diesem Zusammenhang wird auf abstandsgesteuerte Regelsysteme hingewiesen, die einen Mindestabstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einhalten helfen. Darüber hinaus können auch Bremsregelsysteme Radmomentvorgaben abgeben.

Das erzeugte Radmoment wird an einen Momentenkoordinator 116 abgegeben, der daraus und unter Berücksichtigung von Getriebeeinstellungen Motormomentvorgaben generiert, die er an eine digitale Motorelektronik 118 (DME) weitergibt. Im einzelnen werden Motormomentvorgaben  $M_{IND\_ACC}$  und  $M_{IND\_GS}$  an die DME 118 gegeben, die auf die Befüllung bzw. die Zündung wirken. Die DME 118 generiert aus den Motormomentvorgaben  $M_{IND\_ACC}$  und  $M_{IND\_GS}$  sowie weiterer auf Fahrtriebsbedingungen zurückgehende Parameter Signale für die Befüllung und die Zündung, die dann in bekannter Weise zum Betrieb des (in Fig. 1 nicht dargestellten) Motors führen.

Von einer elektronischen Getriebebestimmung 120 (EGS) erhält der Momentenkoordinator die Daten über die Getriebeeinstellungen, insbesondere die gerade gewählte Übersetzung. An die EGS 120 gibt der Momentenkoordinator 116 das eingestellte bzw. während Schaltvorgängen einzustellende Abtriebsmoment ab. Das EGS 120 steuert ein (nicht dargestelltes) Stufenautomatikgetriebe.

Um das vom Fahrpedalinterpret 112 vorgegebene Radmoment außerhalb einer Schaltung einzustellen hat der Momentenkoordinator 116 die Aufgabe, die Soll-Motormomente  $M_{IND\_ACC}$  und  $M_{IND\_GS}$  entsprechend zu wählen. Dabei soll das gewünschte Radmoment oder evtl. ein maximal mögliches Radmoment bei optimaler Verbrennung erreicht werden. Die Verfahren und Vorgehensweisen hierfür sind bekannt, so daß nicht weiter darauf eingegangen wird.

Nachfolgend wird das erfindungsgemäße Verfahren insbesondere mit Blick auf die Schaltvorgänge beschrieben.

In Fig. 1 ist eine Momentenstruktur für eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens gezeigt. Dabei sind die später noch zu erläuternden Bezugszeichen 12, 16, 20, 22, 24 und 30 dem Momentenkoordinator 16 aus Fig. 6 zuzuordnen. Die Bezugszeichen 26 und 28 sind der Getriebeseite zuzuordnen und die Bezugszeichen 14 und 18 der Motorseite.

Der Fahrpedalinterpret 10 (entspricht Bezugszeichen 112 aus Fig. 1) erhält dabei von dem Fahrpedal 110 ein Signal und wandelt dies in einen Abtriebsmomentenwunsch  $M_{AB\_FPI}$  um, welcher an einen Motorkoordinator 12 weitergegeben wird.



Der Motorkoordinator 12 bestimmt die zugehörigen Motormomentengrößen  $M\_IND\_GS$ ,  $M\_IND\_SYNC$  und  $M\_IND\_AKT$  und gibt diese Signale an nachstehend beschriebene Einheiten weiter.

Bei der Momentengröße  $M\_IND\_GS$  handelt es sich um die auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe, welche direkt der digitalen Motorelektronik (DME) 116 zur Verfügung gestellt wird.

Beim Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$  handelt es sich um das Motormoment, welches nach dem Schaltvorgang erforderlich ist.

Dieses Signal wird einer Einheit "Zusatzvorhalt" 16 zur Verfügung gestellt. Die Einheit "Zusatzvorhalt" 16 berechnet ein während des Schaltvorganges zusätzlich erforderliches Motormomentenpotential. Dieses Potential kann aus den Motordaten und den Getriebedaten bestimmt werden und berücksichtigt beispielsweise das Moment, welches zum Hochlauf des Motors bei einer Rückschaltung erforderlich ist. Das Motormomentenpotential wird zu dem Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$  addiert und in Form der auf die Befüllung wirkenden Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_ACC$  an die digitale Motorelektronik 118 abgegeben (vgl. auch Beschreibung zu Fig. 3a und 5a). Die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_ACC$  bestimmt als Soll-Motormoment die Füllung in den Zylindern.

Aus den vorgenannten Daten, insbesondere aus den Befüllungsdaten  $M\_IND\_ACC$  und anderen Fahrbetriebsbedingungen – unter anderem der Drehzahldaten  $N\_MOT$  – berechnet die digitale Motorelektronik 118 nicht nur die Steuerinformationen für den Motor 18 sondern auch das vom Motor 18 tatsächlich realisierbare Motormoment  $M\_IND$ . Dieses von der auf die Befüllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_ACC$  begrenzte Motormoment  $M\_IND$  wird den Einheiten "MIN-Auswahl" 20 sowie "Dynamik-Funktion Motor" 22 zugeführt. Deren Funktionen werden nachfolgend noch deutlich.

Die Einheit "MIN-Auswahl" 20 erhält ferner das Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$ . Aus den der Einheit "MIN-Auswahl" 20 vorliegenden Werten wird eine Minimalauswahl getroffen und das Ergebnis als  $M\_IND\_GETR$  an eine Einheit "Abtriebsmomentvorgabe" 24 abgegeben. Die Einheit "Abtriebsmomentvorgabe" 24 errechnet aus der Größe  $M\_IND\_GETR$  ein Getriebeabtriebsmoment  $M\_AB\_GETR$  und gibt dieses Moment an eine getriebe-nahe Funktion 26 weiter, die in der Getriebe-steuerung 120 realisiert ist. Die Minimalauswahl sorgt also dafür daß sich ein eventuell durch die Einheit "Zusatzvorhalt" 16 hinzuaddiertes Motormoment nicht auf die Größe  $M\_IND\_GETR$  und damit auf das Getriebeabtriebsmoment  $M\_AB\_GETR$  auswirkt.

Hat der Motor ein ausreichendes Potential zur Verfügung, so wird sich das vom Motor realisierbare Moment  $M\_IND$  nicht unter dem Synchronisations-Motormoment bewegen und von der Einheit "MIN-Auswahl" 20 das Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$  ausgewählt.

Reicht die Leistungsfähigkeit des Motors jedoch nicht aus, so wird das vom Motor realisierbare Moment  $M\_IND$  unter dem Synchronisations-Motormoment  $M\_IND\_SYNC$  liegen und dann wird von der Einheit "MIN-Auswahl" 20  $M\_IND$  ausgewählt und an die Einheit Abtriebsmomentvorgabe 24 weitergeleitet. Als Konsequenz wird das Reibele-ment (z. B. eine Kupplung) auf ein Getriebeabtriebsmoment  $M\_AB\_GETR$  eingestellt, daß dem geringeren Motormoment Rechnung trägt.

Von der getriebe-nahen Funktion 26 – also der Getriebe-steuerung – wird, wie später noch erläutert wird, eine Größe  $M\_IND\_GSZF$  generiert, die im wesentlichen der auf die

Zündung wirkenden Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_GS$  entspricht und an den Motorkoordinator 12 weitergegeben wird. Alternativ kann die Motormomentengröße  $M\_IND\_GSZF$  gleich auf  $M\_IND\_GS$  übergeführt werden.

Eine Einheit "Dynamik-Funktion Motor" 26 stellt auf der Basis des vom Motor realisierbaren Motormomentes  $M\_IND$  einer Einheit "Reserve" 30 eine das Zeitverhalten des Motors berücksichtigende Motormomentengröße (Ist-moment gemäß Füllung)  $M\_IND\_MOT$  zur Verfügung.

Der Einheit "Reserve" 30 wird ferner ein Momentenwert  $M\_IND\_AKT$  vom Motorkoordinator 12 zur Verfügung gestellt, welcher das entsprechend der Übersetzungsänderung während des Schaltverlaufes erforderliche Motormoment repräsentiert, wobei Schalteinflüsse nicht berücksichtigt sind.

Die Einheit "Reserve" 30 berechnet aus der Dynamik-größe  $M\_IND\_MOT$  und dem Motormoment  $M\_IND\_AKT$  ein vorhandenes Motormomentenpotential  $M\_IND\_RES$  und stellt diese Größe der Einheit "getriebe-nahe Funktion" 26 zur Verfügung.

Die Einheit "getriebe-nahe Funktion" 26 berechnet aus den ihr vorliegenden Daten die Steuer- bzw. Regeldaten für das Stufenautomatikgetriebe bzw. die darin enthaltenen Reibelelemente. Darüber hinaus wird aus diesen Informationen auch die auf die Zündung Einfluß nehmende Größe  $M\_IND\_GSZF$  errechnet.

Das Resultat bei der Umsetzung der vorliegenden Mo-mentenstruktur wird nun anhand der Diagramme der Fig. 2 bis 5 näher erläutert.

In Fig. 2a ist ein Diagramm, welches einen Schaltablauf bei einer Hochschaltung verdeutlicht, dargestellt, wobei diese Schaltung bei einem Teillastbetrieb stattfindet. In diesem Fall entspricht während des Schaltvorganges  $M\_IND\_ACC$  gleich  $M\_IND\_SYNC$ , nämlich dem Sollmoment nach dem Schaltvorgang. Ein zusätzliches Vorhaltemoment ist nicht notwendig, da der Motor seine Drehzahl während des Schaltvorganges verringert.

Im oberen Teil der Diagramme 2 bis 5 sind jeweils die Drehzahl  $N\_MOT$  über dem zeitlichen Verlauf des Schaltvorganges (SA = Schaltanfang und SE = Schaltende) dargestellt. Auf diesen Drehzahlverlauf wird eingeregelt.

Im mittleren Teil der Diagramme sind die Motormomentengrößen bzw. Motormomentenvorgaben dargestellt.

Im unteren Teil der Diagramme sind jeweils die Getriebeabtriebsmomente  $M\_AB\_GETR$  gezeigt.

Beim Hochschaltvorgang wird zu Beginn des Schaltvorganges die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_ACC$  in einer Stufe auf den Wert angehoben, der dem induzierenden Moment nach dem Schaltvorgang (Synchronisations-Motormoment)  $M\_IND\_SYNC$  entspricht.

Im Teillastbetrieb, wie er in Fig. 2a dargestellt ist kann das vom Motor realisierbare Motormoment  $M\_IND$  diesem geforderten Moment auch folgen. Unter Berücksichtigung des Zeitverhaltens des Motors ergibt sich daher ein Dynamik-Motormoment  $M\_IND\_MOT$ , wie es durch die strichlinierte Linie in Fig. 2a dargestellt ist. Gegenüber dem ohne die Schalteinflüsse erforderlichen Moment  $M\_IND\_AKT$  ergibt sich somit während des gesamten Schaltvorganges ein positives Motormomentenpotential  $M\_IND\_RES$  (Pfeile nach oben). Dieses Motormomentenpotential kann bei Hochschaltungen dazu benutzt werden den prinzipbedingten kurzen Einbruch des Abtriebsmomentes  $M\_AB\_ISTGETR$ , wie in Fig. 4 unten dargestellt, am Beginn einer Schaltung zu kompensieren.

Die auf die Befüllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M\_IND\_ACC$  steigt gemäß Fig. 4 beim Schaltbeginn SA stufenförmig an. Das auf die Zündung wirkende Motormo-



ment  $M_{IND\_GS}$  verläuft sehr viel komplexer und wird im wesentlichen von der Getriebesteuerung 120 bestimmt und geregelt. Insbesondere kann durch die Veränderung und Vorgabe des auf die Zündung wirkenden Motormomentes  $M_{IND\_GS}$  schnell reagiert und geregelt werden. Dies führt zu einer weitgehend optimalen Momentenregelung während des Schaltvorganges, so daß die Reibelemente in ihrer Reibleistung nicht übermäßig belastet werden muß.

Die vorteilhaften Auswirkungen der vorliegenden Momentensteuerung erkennt man in Fig. 4 im unteren Teil. Während sich das Abtriebsmoment bei heutigen Serienfahrzeugen  $M_{AB}$  (Serie) noch stufenförmig ändert, weicht das mittels des erfindungsgemäßen Verfahrens erreichte Abtriebsmoment  $M_{AB\_ISTGETR}$  nur an zwei Peak-Stellen von der Ideallinie  $M_{AB\_SOLLGETR}$  (konstantes Abtriebsmoment) ab.

Im Diagramm 2b ist der Momentenverlauf in einer Situation dargestellt, in der der Fahrerwunsch die Momentenkapazität des Motors (physikalische Grenze) übersteigt. In diesem Fall wird zwar vorab das auf die Füllung wirkende Motormoment  $M_{IND\_ACC}$  ebenfalls gleich dem Sollmoment nach dem Schaltvorgang (Synchronisations-Motormoment)  $M_{IND\_SYNC}$  gesetzt. Jedoch ergibt sich durch die nicht ausreichende Motormomentenkapazität ein negatives Motormomentenpotential  $M_{IND\_RES}$  (Pfeile nach unten). Dies wird an die getriebenahe Funktion 26 gemeldet.

Die Vorgabe des Getriebeabtriebsmomentes  $M_{AB\_GETR}$  wird in diesem Fall, wie in Fig. 2b unten zu erkennen ist, in einer frei wählbaren Übergangsfunktion (hier stufenförmig) auf das nach der Schaltung realisierbare Niveau übergeführt.

Die Fig. 3a und 3b sowie 5 sind ähnliche Darstellung wie die Fig. 2a und 2b bzw. 4, zeigen den Verlauf der Motormomente jedoch bei Rückschaltungen.

In Fig. 3a ist ein Diagramm dargestellt, welches einen Schaltablauf bei einer Rückschaltung verdeutlicht, wobei diese Schaltung bei einem Teillastbetrieb stattfindet.

Während der Rückschaltung wird auf das Synchronisations-Motormoment  $M_{IND\_SYNC}$  ein zusätzlicher Momentenanteil (Zusatzvorhalt) aufaddiert (vgl. Fig. 3a). Ziel ist es dabei, ein größeres Momentenpotential über die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M_{IND\_ACC}$  (vgl. Fig. 5a, ohne Zusatzvorhalt) zu schaffen, so daß der bei Rückschaltungen notwendige Hochlauf des Motors realisiert werden kann. Dadurch kann die Motordrehzahl auch bei Rückschaltungen in den Synchronpunkt geführt werden. Baut man dieses zusätzliche Potential nicht auf, so ist kein ausreichendes Momentenpotential vorhanden, um über die Zündung  $M_{IND\_GS}$  die Drehzahl in den Synchronpunkt zu führen. Als Folge davon könnte ein zugkraftneutraler Abtriebsmomentenverlauf nicht erreicht werden.

Vorliegend jedenfalls wird ein größeres Momentenpotential während der Rückschaltung genutzt, um Unstetigkeiten im Abtriebsmomentenverlauf vermeiden zu können. Die Einheit "Zusatzvorhalt" 16 erhält vom Motorkoordinator 12 die Synchronisations-Motormomentengröße  $M_{IND\_SYNC}$ , die der Füllvorgabe beim Schaltende entspricht mitgeteilt und addiert zu Schaltbeginn den Zusatzvorhalt hinzu. Die daraus resultierende Füllvorgabe  $M_{IND\_ACC}$  (vgl. Fig. 3a) wird an die digitale Motorelektronik 14 weitergeleitet und stellt das über die Befüllung einzustellende Soll-Motormoment dar.

Der Motorhochlauf während der Rückschaltung muß dadurch nicht mehr über Absenken der Übertragungsfähigkeit des Reibelementes realisiert werden. Die Übertragungsfähigkeit des Reibelementes kann vielmehr ausschließlich zur Einhaltung des Soll-Getriebeabtriebsmomentes

$M_{AB\_GETR}$  genutzt werden. Somit kann ein zugkraftneutraler Antriebsmomentenverlauf auch bei Rückschaltungen gewährleistet werden.

Die Fig. 5b entspricht der Fig. 5a mit dem Unterschied, daß eine Erhöhung des Antriebsmomentes gewünscht wird und der Motor eine solche Anforderung auch realisieren kann. In diesem Fall werden die einzelnen Motormomentenvorgabewerte so gewählt, daß zu Beginn des Schaltvorganges SA eine Erhöhung des Abtriebsmomentes vorgenommen wird und während des Schaltungsvorganges auch hier das Abtriebsmoment des Getriebes dem gewünschten Verlauf folgt.

Bei der Darstellung gemäß Fig. 3b ist der Fahrerwunsch hinsichtlich eines Antriebsmomentes größer als die physikalische Leistungsfähigkeit des Motors zuläßt. Das Motormomentenpotential  $M_{IND\_RES}$  der Funktion "Zusatzvorhalt" ist negativ und das Abtriebsmoment kann nur stufenweise erhöht werden. Dies ist aus dem unteren Teil der Fig. 3b zu erkennen, wonach Momentensprünge im Getriebeabtriebsmoment beim Schaltbeginn und beim Ende der Übersetzungsänderung stattfinden.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zur Motor- und Getriebesteuerung bei einem Kraftfahrzeug mit einem Verbrennungsmotor, der von einer Motorsteuerung gesteuert wird, und einem Stufenautomatikgetriebe, das von einer Getriebesteuerung gesteuert wird, mit den Schritten: Vorgabe eines gewünschten Getriebeabtriebsmomentes und Realisieren des Getriebeabtriebsmomentes dadurch, daß außerhalb eines Schaltvorganges des Stufenautomatikgetriebes

- zumindest die Getriebeübersetzung erfaßt wird,
- eine auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_ACC}$ ) und/oder eine auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_GS}$ ) zumindest aus der Getriebeübersetzung und dem Getriebeabtriebsmoment berechnet werden und
- diese Größen an die Motorsteuerung, die zumindest in Abhängigkeit von diesen Größen die Befüllung und die Zündung des Verbrennungsmotors steuert, weitergeleitet werden,

und während des Schaltvorganges

- eine Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) berechnet wird, welche das zum Zeitpunkt nach dem Schaltvorgang erforderliche Motormoment angibt,
- die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_ACC}$ ) während des Schaltvorganges zumindest aus der Synchronisationsmomentenvorgabe berechnet wird,
- die auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_GS}$ ,  $M_{IND\_GSZF}$ ) derart bestimmt wird, daß ein vorgegebener und von der Übersetzungsänderung bei der Schaltung des Getriebes abhängiger Drehzahlverlauf eingeregelt wird,
- das vom Motor realisierbare Motormoment ( $M_{IND}$ ) bestimmt wird und
- daß in Abhängigkeit des Minimums aus der Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) und dem vom Motor realisierbaren Motormoment ( $M_{IND}$ ) ein Getriebeabtriebsmoment ( $M_{AB\_GETR}$ ) berechnet und gemäß einer wählbaren Übergangsfunktion über ein Reibelement des Getriebes auf das nach der





Schaltung realisierbare Niveau eingestellt wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß eine Fahrpedalstellung und eine Fahrgeschwindigkeit erfaßt werden und daß zumindest in Abhängigkeit von der Fahrpedalstellung und der Fahrzeuggeschwindigkeit das Getriebeabtriebsmoment ( $M_{AB\_GETR}$ ) bestimmt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein Getriebeabtriebsmomentenverlauf vorgegeben ist, der sich jeweils bei konstantem Fahrpedal im wesentlichen stufenlos über der Geschwindigkeit ändert.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß ein Vorhaltemoment bestimmt wird, welches ein während des Übersetzungswechsels erforderliches, über der Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) liegendes Momentenpotential definiert, und daß während des Schaltvorganges die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe  $M_{IND\_ACC}$  als Summe aus der Synchronisationsmomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) und dem Vorhaltemoment berechnet wird.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das vom Motor realisierbare Motormoment ( $M_{IND}$ ) mit Hilfe eines Motormodells aus der auf die Befüllung wirkenden Motormomentenvorgabe  $M_{IND\_ACC}$  und zumindest eines weiteren Parameters berechnet wird.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß unter Berücksichtigung des Zeitverhaltens des Motors aus dem vom Motor realisierbaren Motormoment ( $M_{IND}$ ) ein Füllungs-Ist-Moment ( $M_{IND\_MOT}$ ) berechnet wird, daß als Differenz aus diesem Füllungs-Ist-Moment ( $M_{IND\_MOT}$ ) und einem Motormoment ( $M_{IND\_AKT}$ ), welches das ohne einen Schaltvorgang erforderliche Motormoment bei einer jeweiligen Übersetzung während des Übersetzungswechselvorganges darstellt, ein Reserve-Motormoment ( $M_{IND\_DRES}$ ) berechnet wird und daß in der Getriebesteuerung unter Einbeziehung des Reserve-Motormoments ( $M_{IND\_RES}$ ) eine Motormomentengröße ( $M_{IND\_GSZF}$ ) berechnet wird, welche auf die auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe  $M_{IND\_GS}$  abgebildet wird.

7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß ein Bedarfsmotormoment bestimmt wird, welches unter den vorgegebenen Schaltbedingungen zur Einhaltung des vorgegebenen Drehzahlverlaufs notwendig ist und daß dann, wenn das Reserve-Motormoment ( $M_{IND\_RES}$ ) unterhalb des Bedarfsmotormomentes liegt, eine Reibelement-Steuerung bzw. -Regelung derart durchgeführt wird, daß sich die vorgegebene Soll-Drehzahl einstellt.

8. Vorrichtung zur Motor- und Getriebesteuerung bei einem Kraftfahrzeug mit einem Verbrennungsmotor, der von einer Motorsteuerung gesteuert wird, und einem Stufenautomatikgetriebe, das von einer Getriebesteuerung gesteuert wird, umfassend:

eine Einheit zur Vorgabe eines Getriebeabtriebsmomentes,

einen Momentenkoordinator, der mit dieser Einheit verbunden ist,

eine Motorsteuerung und eine Getriebesteuerung, die

jeweils mit dem Momentenkoordinator verbunden sind, wobei die Motorsteuerung zur Bestimmung eines vom Motor realisierbaren Motormomentes ( $M_{IND}$ ) ausgebildet ist,

dadurch gekennzeichnet, daß

der Momentenkoordinator derart ausgebildet ist, um außerhalb eines Schaltvorganges des Stufenautomatikgetriebes

eine auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_ACC}$ ) und/oder eine auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_GS}$ ) zumindest in Abhängigkeit von der Getriebeübersetzung und dem Getriebeabtriebsmoment zu berechnen und diese Größen an die Motorsteuerung abzugeben, die in Abhängigkeit von diesen Größen die Befüllung und die Zündung des Verbrennungsmotors steuert, während des Schaltvorganges

eine Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) zu berechnen, welche das zum Zeitpunkt nach dem Schaltvorgang erforderliche Motormoment angibt, die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_ACC}$ ) während des Schaltvorganges zumindest aus der Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) zu berechnen und

die auf die Zündung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_GS}$ ) derart zu bestimmen, daß ein vorgegebener und von der Übersetzungsänderung bei der Schaltung des Stufenautomatikgetriebes abhängiger Drehzahlverlauf einregelbar ist, und

daß die Motor- und Getriebesteuerung derart ausgebildet sind, um in Abhängigkeit von einem Minimum aus der Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) und dem vom Motor realisierbaren Motormoment ( $M_{IND}$ ) ein Getriebeabtriebsmoment ( $M_{AB\_GETR}$ ) zu berechnen und gemäß einer wählbaren Übergangsfunktion auf das nach der Schaltung realisierbare Niveau einzustellen.

9. Vorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Momentenkoordinator eine Vorhalteeinheit umfaßt, die derart ausgebildet ist, ein Motormomentenpotential für den Zeitraum während des Schaltvorganges zu bestimmen und die auf die Füllung wirkende Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_ACC}$ ) als die Synchronisations-Motormomentenvorgabe ( $M_{IND\_SYNC}$ ) zuzüglich des Motormomentenpotentials zu bestimmen.

10. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Momentenkoordinator eine Reserveeinheit umfaßt, die aus dem vom Motor realisierbaren Motormoment ( $M_{IND}$ ) und einem Zeitverhalten des Motors eine Reserve-Motormomentengröße ( $M_{IND\_RES}$ ) berechnet und diese an die Getriebesteuerung abgibt.

---

Hierzu 7 Seite(n) Zeichnungen

---



MOMENTENSTRUKTUR

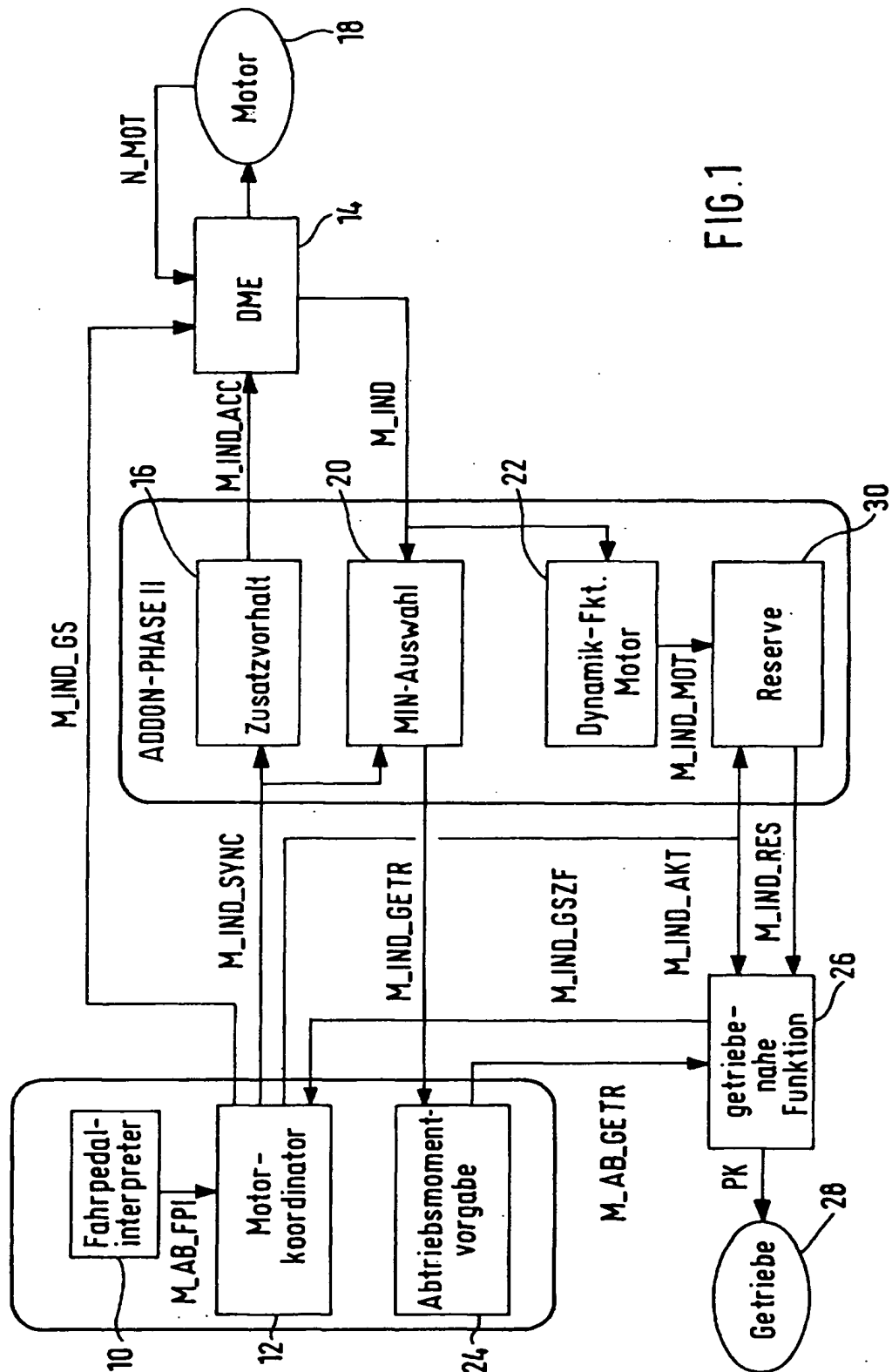


FIG.1

SCHALTABLAUFE HS

zugkraftneutral(Teillast)  $[M\_IND\_ACC = M\_IND]$

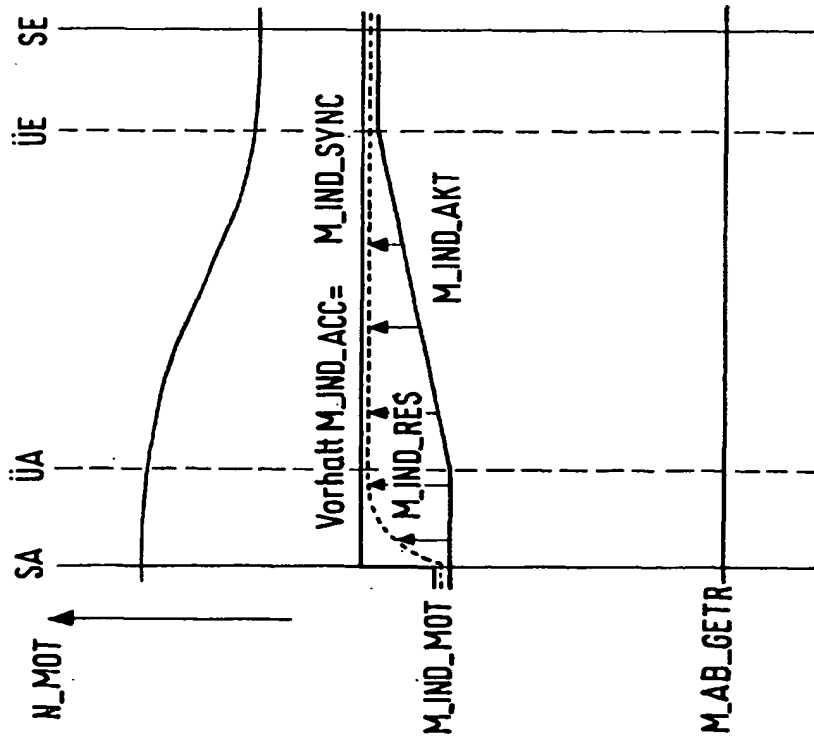


FIG. 2a

Wunsch > phys. Motorgrenze (Vollast)  $[M\_IND\_ACC > M\_IND]$

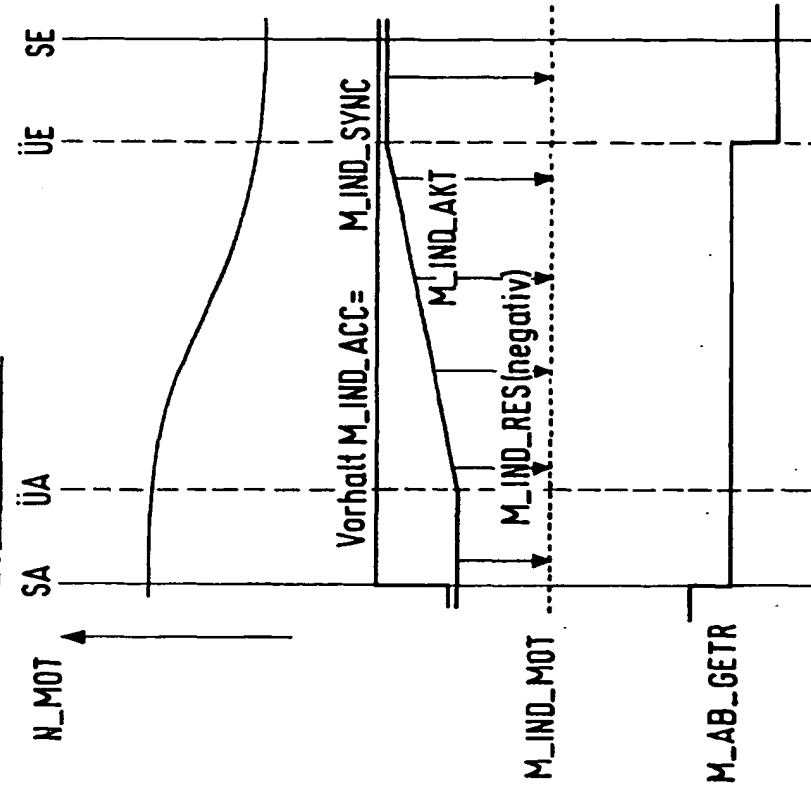
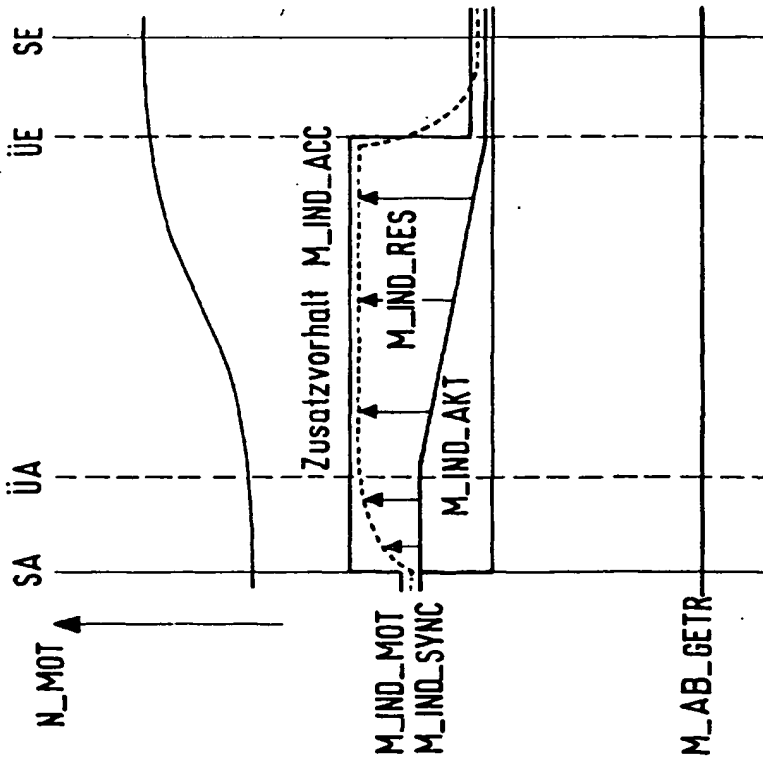


FIG. 2b

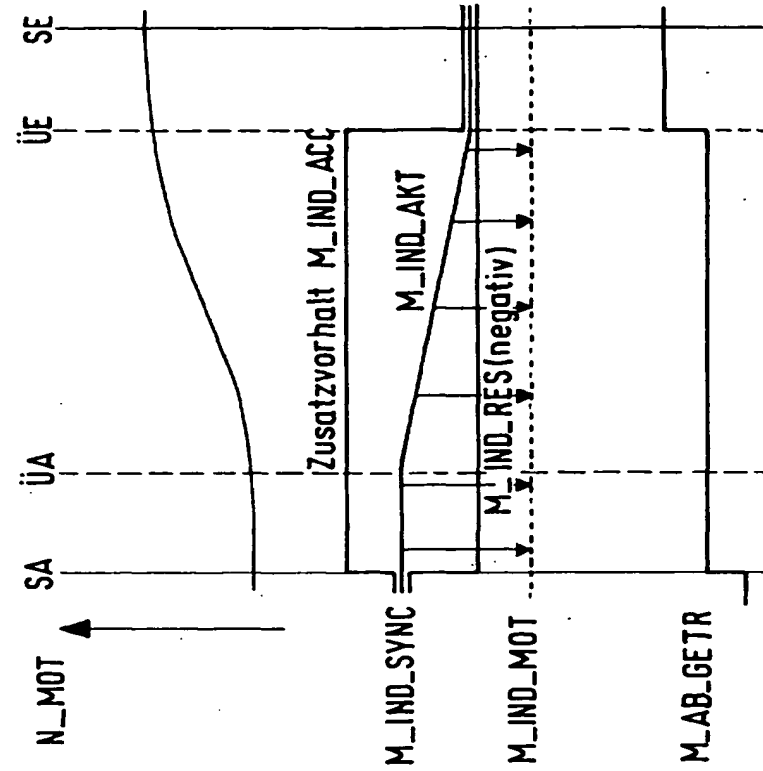


SCHALTABLÄUFE RS

zugkraftneutral (Teillast) [M\_IND\_ACC = M\_IND]



Wunsch > phys. Motorgrenze (Vollast) [M\_IND\_ACC > M\_IND]



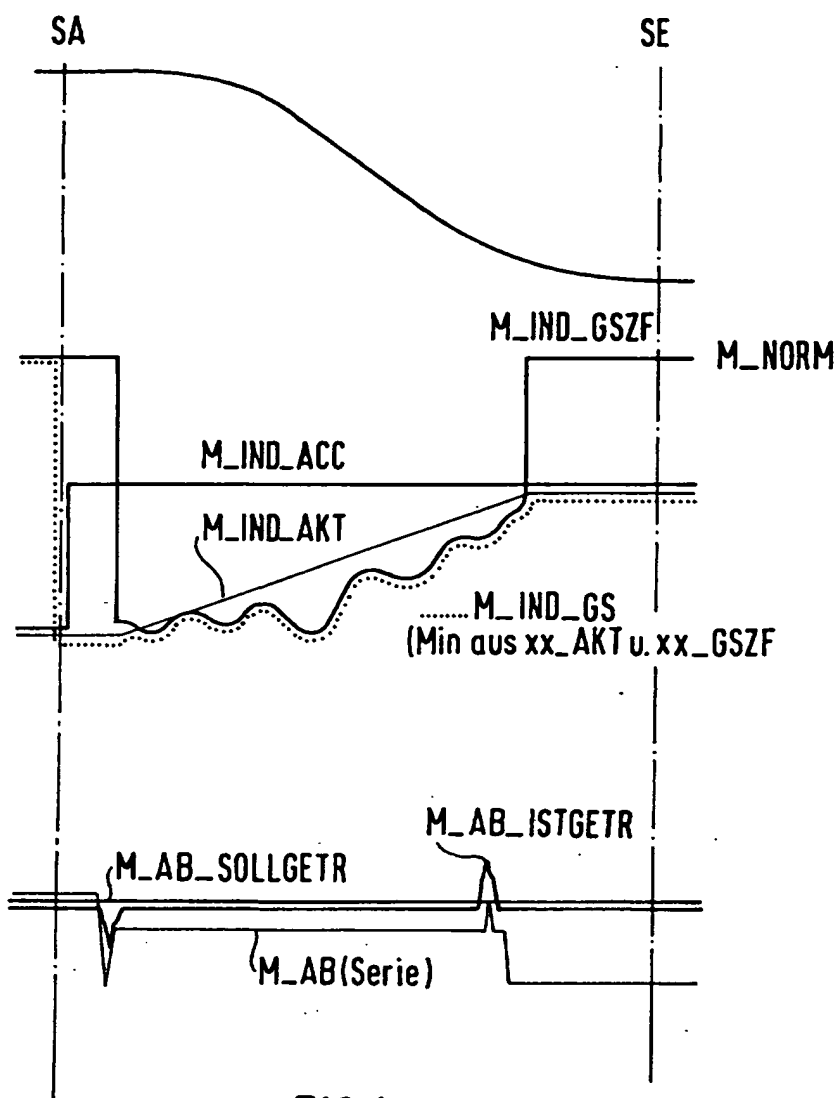


FIG. 4

(W<sub>FP</sub>-Erhöhung; Motor kann M-Anforderung realisieren)

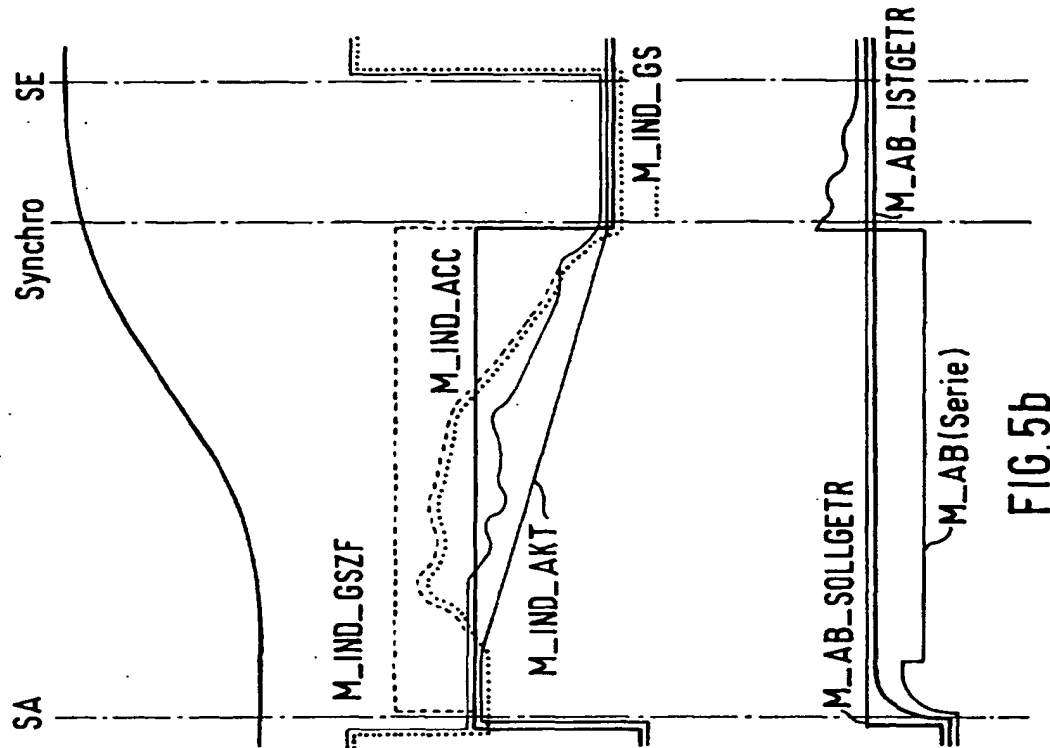


FIG. 5b

(Situation ohne erhöhte Abtriebsmomentenforderung)

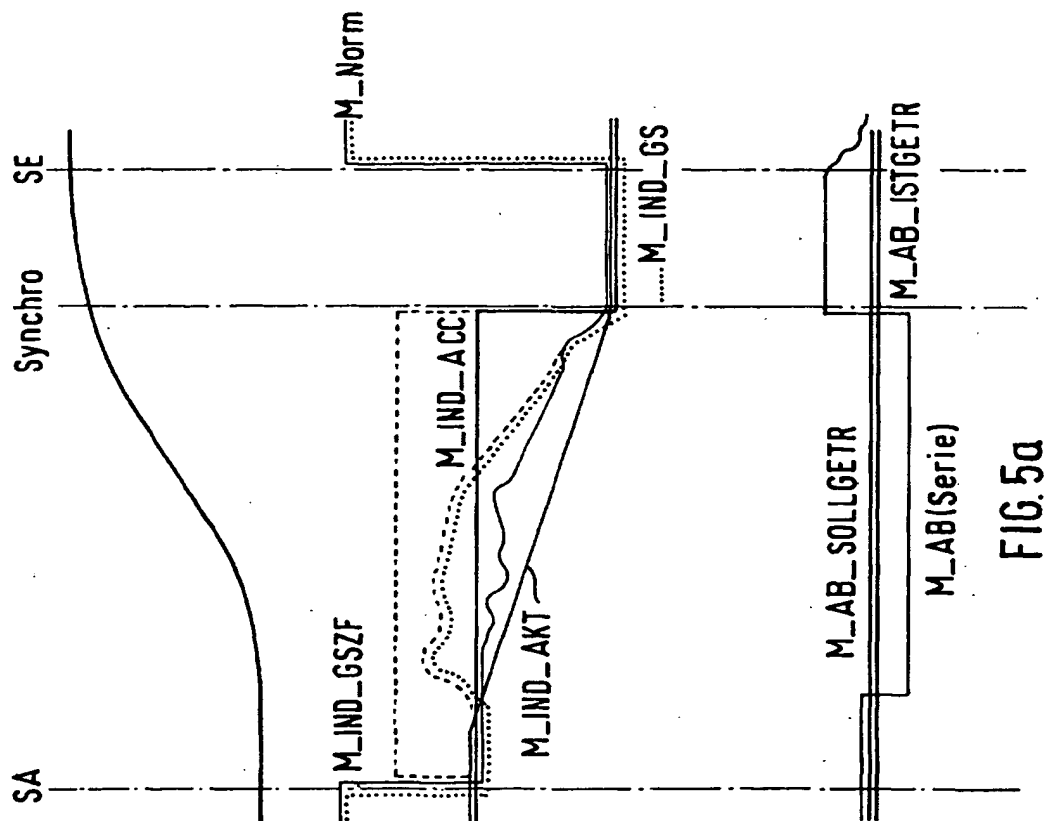
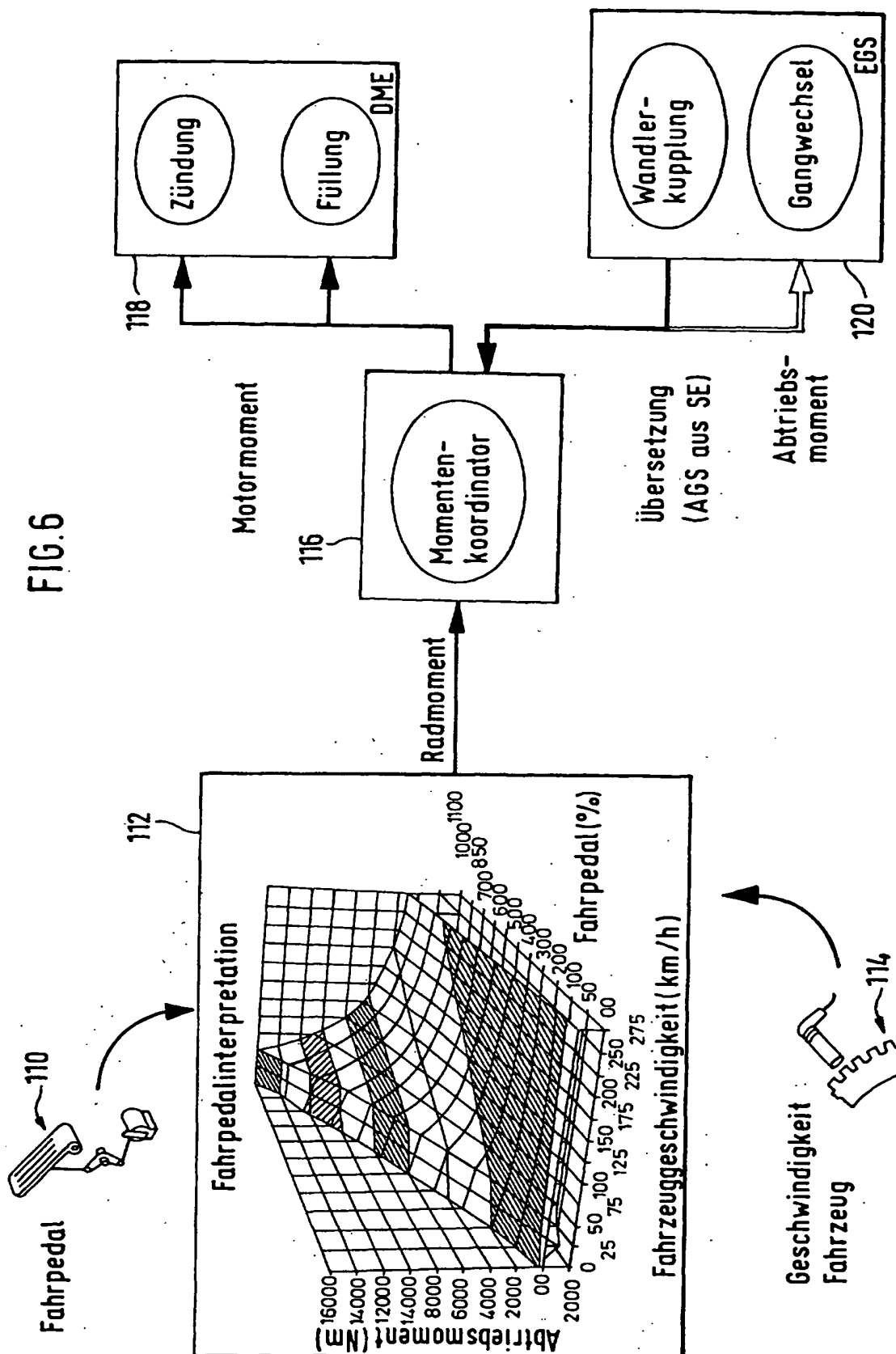


FIG. 5a

FIG. 6



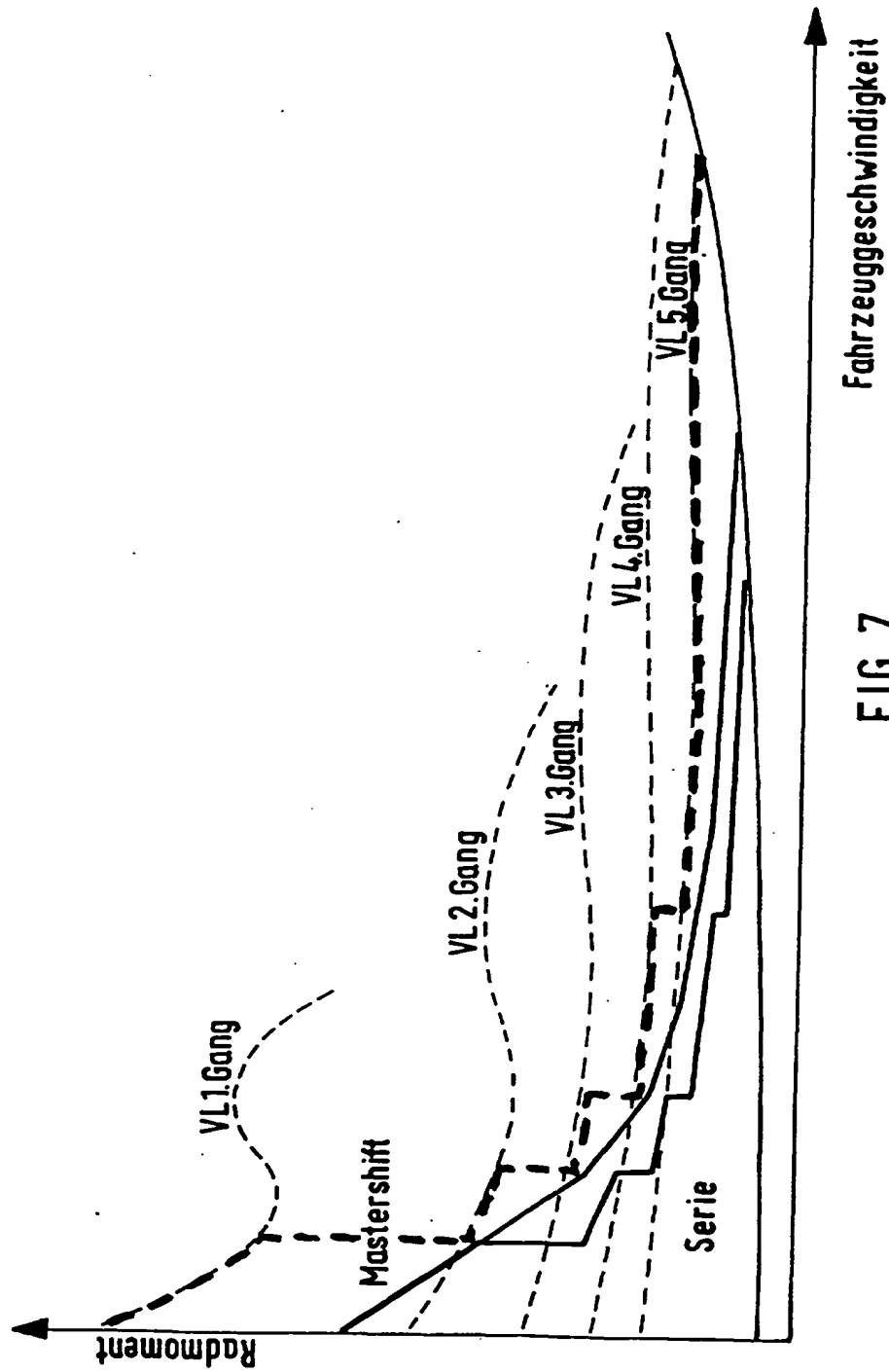


FIG. 7